

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: em Madrid, D. Juan de Bona; em Bruxellas, Alb. Urban, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

Aviso importante

A B C do expedidor

Devendo ser brevemente reformadas as actuais tarifas de mercadorias da companhia real, por outras, que daremos como annexo de um dos proximos numeros, por essa occasião começaremos a publicar um

GUIA DO EXPEDIDOR

que formará volume á parte d'esta **Gazeta**, contendo todos os esclarecimentos para o comércio sobre a applicação de tarifas n'essas linhas, distancias kilometricas e todos os esclarecimentos que julgarmos necessarios e uteis para o publico.

Terminada a publicação do que se referir á companhia real seguiremos o mesmo processo com as demais linhas do paiz.

Os novos assignantes do anno futuro terão direito a receber as folhas d'este GUIA que se publiquem ainda no anno corrente.

SUMMARIO

- O caminho de ferro do Sul e a estação de Lisboa, por Poças Leitão.
- A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
- Parte oficial. — Portaria de 9 de novembro.
- Tarifas de transporte.
- Os caminhos de ferro hespanhoes, por G. Gironi.
- Notas de viagem. — V — A Serra da Estrela.
- Congresso comercial dos caminhos de ferro em Chicago.
- As descobertas de Colombo.
- Comércio português.
- A assembléa geral extraordinaria da companhia real.
- Assembléa geral da companhia Atravez d'Africa.
- Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
- Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
- Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
- Linhos portuguezas. — Lourenço Marques — Linha urbana do Porto — Fiscalisação do governo — Pessoal da Companhia Real — Beira Baixa — Torres Novas-Alcanena — Mormugão.
- Linhos hespanholas. — De Salamanca a Avila — De Granada a Valençia — De Linares a Almeria — De Medina del Campo a Salamanca.
- Linhos estrangeiras. — França — Alemanha — Roumania — Turquia — Congo.
- Notas varias. — Tracção electrica em Paris — A ponte sobre a Mancha — Invento originalissimo.
- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Continuação do relatório.
- Avisos de serviço.
- Arrematações.
- Agencias de transportes recomendadas.
- Agenda do viajante.
- Anúncios.

O caminho de ferro do Sul e a estação de Lisboa

Há dias que a administração do caminho de ferro do Sul fez publico que as remessas de pequena velocidade, com destino a Lisboa, ficariam retidas no Barreiro até que o consignatário as requisitasse para serem transportadas para Lisboa, devendo, apenas chegarem, tomar posse d'ellas.

O digno director do caminho de ferro do Sul foi forçado a tomar esta deliberação, em consequencia de, pelo ministerio da marinha, lhe ter sido tirada metade do armazem que em Lisboa era ocupado pelas mercadorias de pequena velocidade, e que está sendo transformado, para n'elle se installar a capitania do porto de Lisboa, sendo quasi certo que uma parte do pateo que fica entre o armazem e o Tejo tenha de ficar tambem para o ministerio da marinha.

D'esta forma, a direcção do caminho de ferro do Sul ficou completamente impossibilitada de fazer o serviço de pequena velocidade em Lisboa, por falta de accommodações junto á ponte do Terreiro do Paço, e por isso transferiu esse serviço para o Barreiro, em quanto durar este estado de cousas.

Consta-nos que o ministerio das obras publicas autorisara a construcção d'um barracão, no pateo contíguo ao armazem, e que a barraca que está n'esse pateo, pertencente á alfandega, será removida para o Terreiro do Paço.

Isto é, vão fazer-se despezas importantes, em obras provisórias, deixando o serviço ainda peior do que estava, sem commodidades para o publico, e extremamente dispendioso para a administração do caminho de ferro.

E' conveniente que se saiba que, para o caminho de ferro do Sul, a estação de Lisboa nunca esteve em condições de servir de testa de linha para o serviço de pequena velocidade. Os transportes entre Barreiro e Lisboa fazem-se por meio de fragatas que nas marés baixas não pôdem atracar á ponte. Só o peixe gosa do privilegio do transporte a vapor, com grave incommodo para os passageiros, que tem no Barreiro de esperar que se faça a baldeação, e supportar durante a viagem o aroma pouco agradável d'aquella mercadoria.

A carga e descarga em Lisboa faz-se quasi totalmente a bracos; não ha linhas de serviço entre o armazem e o sitio em que as fragatas costumam encostar; e é impossivel receber volumes bastante pesados, por falta de meios para os mover.

A administração do caminho de ferro do sul não tem serviço combinado com as outras linhas do paiz para o transporte de mercadorias, exceptuando a lá e tecidos de lá, porque as condições especiaes da estação de

Lisboa não o teem permitido, e mesmo o que se tem feito, tem sido á custa de grandes sacrifícios.

Resulta de tudo isto que o serviço de via fluvial do caminho de ferro do sul é muito limitado, com prejuízo para o estado e para o commercio e agricultura alemtejana e algarvia.

Se alguma duvida nos restasse sobre este ponto, bastava que confrontassemos as tonelagens de mercadorias de pequena velocidade expedidas e recebidas nas estações de Lisboa e Barreiro, para ella se desvanecer.

Os elementos estatísticos mais recentes que podemos obter são relativos a 1890. Nesse anno o movimento de mercadorias em pequena velocidade foi:

Lisboa....	Expediu —	14.833	toneladas
"	Recebeu —	3.769	" (!)
Barreiro....	Expediu —	36.334	"
"	Recebeu —	78.909	"

Nós não ignoramos que, qualquer que seja a organização de serviço do caminho de ferro do sul, ha mercadorias que irão sempre ao Barreiro, taes como, as lamas de Lisboa, carvão de pedra, etc.; mas isso não succederá a muitas outras que saem de Lisboa, e com maioria de rasão a todas as que passam por Lisboa em transito, como o alcool, o milho, as madeiras, etc. Não suppomos pois exagerado calcular que o movimento da estação de Lisboa duplique, desde que haja serviço combinado com as linhas da Companhia Real e que a expedição em Lisboa se possa fazer convenientemente.

Onde a diferença porém se nota mais extraordinariamente é entre a recepção no Barreiro e Lisboa: 78.909 toneladas no primeiro, e apenas 3.769 toneladas no segundo, isto é, cerca de 10 toneladas por dia!

Se excluirmos os minérios e cortica que embarcam logo no Barreiro para serem exportados, quasi todas as demais mercadorias de maior tonelagem são destinadas a Lisboa, taes como cereaes, palha, gado suino, vinho, azeite, carvão vegetal, etc.

Ora, toda a gente que conhece o Alemtejo sabe que actualmente, os expedidores se vêem forçados a consignar as suas remessas a commissarios do Barreiro que se encarregam de as expedir para Lisboa.

Não se poderá garantir que uma grande parte das 78.909 toneladas recebidas no Barreiro irão engrossar a insignificante tonelagem recebida em Lisboa, desde que a administração do caminho de ferro do sul queira, e possa, organizar o serviço, considerando como testa de linha — Lisboa e não o Barreiro?

Podemos afoitamente assegurar-o, como certo estamos de que este estado de cousas já estaria remediado ha muitos annos, se as victimas d'ele não fossem os alemtejanos. Como porém o que já existe é extraordinariamente melhor em relação ao que havia ha trinta annos, o alemtejano, que é soffredor por indolencia, e que entende que os governos teem obrigação de lhe servir de tutores, vai pacientemente supportando o mal, sem se preocupar da sua origem; nem procurar os meios de o remediar, á espera que outros pensem por elle, e lhe zelem os seus interesses. A não ser assim, já de ha muito se teria pensado em pôr as linhas transtaganas em communicacão com as demais de paiz.

Pouco importa, porém, saber porque isso se não tem feito até agora. O que convém é tornar bem visivel que essa ligação é facilima, e que conviria aproveitar agora a oportunidade de estar desorganizado o serviço de pequena velocidade, na estação de Lisboa, para, de uma vez, se montar definitiva e convenientemente, em logar de se procurarem expedientes que, além de caros,

são provisórios, e que nunca poderão satisfazer os fins que se deve ter em vista.

A estação de pequena velocidade, em Lisboa, para as linhas do Sul e Sueste, está naturalmente indicada. E' Santa Apolonia. Não uma estação especial a cargo da direccão do caminho de ferro do Sul, mas a propria estação da Companhia Real com a qual o Governo contractaria o serviço combinado, analogamente ao que se faz em Campanhã, na Pampilhosa, na Figueira, na Trofa, em Foz-Tua e Santa Combação, isto é, em todas as estações communs a linhas exploradas por administrações diferentes.

D'esta forma o publico ficaria bem servido, porque poderia dispensar a intervenção de commissarios, em Lisboa ou Barreiro, para poder despachar qualquer mercadoria d'uma estação do caminho de ferro do Sul para outra das linhas da Companhia Real, ou das que com elles ligam; as operações aduaneiras seriam dispensadas para as mercadorias em transito por Lisboa, e para as outras, o serviço concentrar-se-hia em Santa Apolonia com manifesta vantagem para todos.

O auxilio que as novas leis de fomento agricola pretendem dar á agricultura, principalmente o proveniente da nova organização do mercado central, tornar-se-ha muito mais efficaz, desde que em Lisboa haja uma estação central, a que possam vir todas as mercadorias dos diversos pontos do paiz, e que seja facil ligar com o edificio em que se acha o mercado central, por linhas de serviço.

E' o que succederia com a estação de Santa Apolonia e o Terreiro do Trigo, desde já. No futuro, quando as obras do porto de Lisboa estejam concluidas e tenham produzido os seus naturaes resultados no desenvolvimento do commercio de Lisboa, poderá convir deslocar de Santa Apolonia o serviço de mercadorias, mas nunca deverá perder a nova estação, em qualquer ponto da margem do Tejo em que venha a estabelecer-se, o caracter de estação central, commum ás linhas da Companhia Real e ás do Sul e Sueste.

Chamamos para este assumpto a attenção de S. Ex.^a o Ministro das Obras Publicas. O sr. Conselheiro Pedro Victor conhece perfeitissimamente o Alemtejo e o caminho de ferro do Sul, e por isso estamos certos que, se quizer estudar este assumpto, o resolverá como convém aos interesses do publico e do Governo. Nem mesmo encontrará n'isso o embaraço da necessidade de grandes despezas, porquanto as que haveria a fazer seriam apenas com a compra de dois rebocadores e quatro a seis lanchões cobertos, gastos que ficariam quasi equilibrados: — com a suppressão da despesa na construcção das taes obras provisórias no Terreiro do Paço, com o producto da venda das fragatas pertencentes ao caminho de ferro do Sul, e com a reducção de despesa no serviço braçal da estação do Terreiro do Paço. Qualquer diferença que houvesse era largamente compensada pelo augmento da receita resultante do transporte para Lisboa, das mercadorias que hoje ficam no Barreiro.

Poças Leitão.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas 10 de novembro de 1892.

Realisou-se em Munich uma conferencia entre os chefes dos serviços commerciaes dos caminhos de ferro do Norte francez e os das rôdes belga, allemã, austriaca e russa, com o fim de combinar os termos do regulamento a applicar quando fôr posta em vigor a convenção de Berne, isto é, desde o 1.^º de janeiro proximo.

**
E' de todo o interesse um artigo publicado na *Cölnische Zeitung*, segundo o qual a commissão encarregada de providenciar sobre os *deficits* dos caminhos de ferro allemaes deveria ter resolvido, n'uma reunião realizada em 28 do mez passado, adoptar um sistema de annuncios nas estações, compartimentos dos comboios de passageiros, interior e exterior de todas as carruagens, ao longo das linhas dos caminhos de ferro, etc.

As vantagens d'este sistema de reclamo monstro seriam augmentadas pela venda, por meio d'apparelhos automaticos, nas salas de fumo, de charutos e outros artigos para fumadores.

Os compartimentos de senhoras seriam igualmente munidos de identicos apparelhos para a distribuição de toda a especie de bijouterias.

A commissão propria, além d'isso, cobrir os assentos das carruagens d'annuncios commerciaes... sobre os quaes os passageiros se sentariam!

**
A administração do Grande Central Belga acaba de publicar:

1.º Um 15.º supplemento á tarifa geral (tomo I) applicavel aos transportes de mercadorias, etc., a effectuar entre as estações belgas, comprehendendo Vireux e Givet;

2.º Um 23.º supplemento á tarifa geral applicavel aos mesmos transportes a effectuar entre as suas estações belgas, d'un lado, e as estações das rôdes do Estado belga e das diversas companhias, por outro.

**
Assegura-se que o rei encarregou Mr. Vandenpeereboom de mandar estudar, sem demora, pela commissão technica dos caminhos de ferro, o projecto do caminho de ferro electrico entre Bruxellas e Antuerpia.

**
As sub-commissões technica e financeira, que tinham sido encarregadas de estudar os diferentes projectos d'installações marítimas em Bruges, terminaram os seus trabalhos pronunciando-se a favor do projecto apresentado pelos empreiteiros Coiseau e Cousin. A commissão plenaria, chamada a examinar as conclusões apresentadas pelas sub-commissões, reunir-se ha na sexta feira, 11 do corrente. Terá, além d'isso, de aprovar ou rejeitar algumas modificações que as sub-commissões propõem sobre a projecto Coiseau-Cousin.

Finalmente, o governo resolverá em ultima instância, sobre o relatorio que lhe deverá ser dirigido pela commissão plenaria.

Os trabalhos do futuro porto de Bruges poderão ser comprehendidos, crê-se, no começo da proxima primavera.

**
Em vista do relatorio feito em nome do governo pelo inspector geral de Raeve sobre o projecto de transformação do canal de Willebroek, os membros da commissão provincial consideram actualmente como proxima a constituição d'uma sociedade intercommunal do porto de Bruxellas, se fôr real o subsidio estipulado pelo governo.

**
Actualmente na Belgica não se falla senão em exposições!

A este respeito quero dar aos leitores algumas informações, se ahí houver alguns que contem vir á Belgica em 1894.

Exposições Bruxellas Antuerpia

O Comité da Exposição de Antuerpia reuniu-se no dia 17 de outubro ultimo, para examinar os planos das

sus futuras installações. Foram-lhe submittidos varios projectos, sendo dada preferencia aos de Mr. Alphonse Hertogs, fiscal das obras publicas de Antuerpia.

Segundo este plano, a exposição abrangeira uma area de 28 hectares, ou mais 6 do que em 1885, contendo installações para o commercio, industria, arte militar, etc., etc.

O trabalho de Mr. Hertogs parece realmente grandioso e produziu grande sensação.

O Comité occupou-se tambem da emissão d'un emprestimo d'un milhão. Foi decidido que esta emissão se faça em meados de novembro, sobre as mesmas bases que a de 1885.

**
A exposição de 1894 far-se ha simultaneamente em Bruxellas e em Antuerpia. Eis aqui a combinação que está em via de ser acceite, segundo se assegura na Bolsa.

A concessão do caminho de ferro electrico que deve ligar as duas cidades foi já pedida. O trajecto far-se-ha em 20 minutos. A exposição deverá ser sobretudo industrial em Bruxellas e fluvial em Antuerpia. Cockerill encarregar-se-ha do fornecimento do vigamento metallico pelo custo da fabricacão. O capital, fixado em 4 milhões, está já subscripto. Só uma subscricção rendeu 500:000 francos. Haverá uma emissão de 2 milhões de bilhetes de entrada, dividida por series de 10 bilhetes e dando direito aos premios d'uma tombola. A subscricção será feita no Crédit Général de Belgique, que se encarregará do serviço financeiro da empreza.

**
Dizem-nos de Antuerpia que o Comité da exposição, na sessão de 24 d'outubro, se occupou da redacção dos estatutos, que ficaram completamente concluidos. A escriptura de constituição será passada dentro em pouco perante os srs. Leclef e Lefévre.

A camara municipal foi dirigido um pedido para a concessão dos terrenos necessarios á exposição de 1894 que, segundo o projecto adoptado, comprehende 28 hectares, como acima disse, ou sejam mais 10 hectares do que o espaço concedido ha alguns mezes no Palacio da Industria. A installação, caso seja concedida pelo conselho commercial, o que é de esperar, será muito superior á da exposição de 1885.

**
Dizem de Berlim que a Alemanha não se fará representar na conferencia monetaria senão por deferencia para com a Inglaterra e os Estados Unidos. Nos circulos officiaes berlinenses ha pouca confiança na utilidade da conferencia, porque se julga impossivel que ella possa chegar a obter resultados praticos.

E' a seguinte a lista definitiva e oficial dos delegados ingleses: M. Bertram Currie; sir Willam Houldsworth, baronet e membro do parlamento; sir Charles William Tremantle, director adjunto da moeda.

O governo das Indias inglesas será especialmente representado por sir Guilford L. Molesworth, o celebre engenheiro, introductor do systema decimal na ilha do Ceylão e auctor de varias obras importantes sobre o bimetallismo.

**
Chegou no dia 27 d'outubro á Sociedade Cockerill uma secção de doze chinezes, sob a direcção de Mr. Chain, destinada, metade á fundição d'aco Bessemer e outra metade aos laminadores de carris.

Uma outra secção de chinezes encontra-se já nos fornos d'alta pressão.

A. Urban.

Parte oficial

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral das obras publicas e minas

2.^a Repartição—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 24 de outubro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar, com as condições constantes da parte do mesmo parecer que, por copia, acompanha esta portaria, o projecto datado de 28 de setembro ultimo de ligação da linha provisória do serviço das obras do porto de Lisboa, entre as estações de Alcantara e Alcantara-mar com a primeira linha da estação de Alcantara, em substituição da ligação actualmente existente com a terceira linha da mesma estação.

Paco, em 7 de novembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tarifas de transporte

Descargas em plena via na linha do Douro.—Chamamos a atenção dos nossos leitores, que negoceiam com as povoações servidas pela linha do Douro, para o aviso que publicamos na respectiva secção, pelo qual a zelosa direcção d'aquella linha permite que as expedições destinadas ás povoações entre os kilometros 108 e 176 sejam descarregadas em plena via, nas condições mais favoraveis de condução para a localidade a que se destinam.

Os caminhos de ferro hespanhoes⁽¹⁾

Nada ha mais corrente entre nós do que o protesto evidenciando deficiencias no serviço dos caminhos de ferro nacionaes.

Um, queixa-se de não ter um comboio á hora em que o necessita para um ponto determinado; outro, indigna-se com a des cortezia de um empregado que não responde a um chuveiro de perguntas que lhe são dirigidas por um publico heterogeneo em educação e intelligencia; este, reclama vantagens para excessos, e tolerancia para abusos puniveis; aquelle, finalmente, adduz razões para alterar em proveito proprio itinerarios, tarifas, regulamentos e praticas para a realisação dos diferentes serviços affectos á companhia ou sociedade de tal ou qual linha, tudo *em beneficio da mesma*, dizem elles, exclamando, como epilogo de taes protestos, que a empreza A ou B desconhece os seus interesses.

Os que assim discorrem, instigados inconscientemente pela contrariedade que os proprios interesses soffrem, concluem quasi sempre estabelecendo parallelos entre o que se pratica em Hespanha e o que se faz no estrangeiro. Em Paris, por exemplo, de meia em meia hora ha um comboio para Versailles; e não comprehendem que aquelles comboios vão sempre repletos de passageiros, como se observa com os tramways de Madrid em certas ocasiões em que se estabelecem serviços desde a Porta do Sol de tres em tres minutos, isto é, porque aos tramways aqui, como em Paris durante a ultima Exposição universal, em que havia publico para

encher todas as carruagens, concorrem numerosas pessoas que disputam entre si violentamente os logares, de modo que muitas vezes são aquelles tomados de assalto antes de chegarem ao ponto de paragem.

Em Hespanha ha regiões inteiras onde ninguem viaja, como succede na propria província de Madrid entre a capital e o Escurial, trajecto que não pode sustentar um comboio de secção que, chegando á cidade ás 10 ou 11 horas da manhã, torne a sair ás 5 ou 5 1/2 da tarde; o mesmo succede entre Valladolid e Medina, Gijon e Oviedo, Barcelona e Manresa, Madrid e Guadalajara, etc., etc.; pois emprehendidos em diversas epochas e recentemente, tiveram de ser supprimidos antes de chegar dezembro, porque ninguem viajava n'elles, notando-se apenas algum movimento no verão e ainda assim não em todos os dias, mas só nas vesperas de festa para a ida ao Escurial e nos dias seguintes para a volta, apesar de estar n'aquelle ponto estabelecido o celebre *Monasterio*, asylo de uma comunidade importante que sustenta um acreditado collegio, existir ali uma escola de engenheiros, um tribunal de primeira instancia e até guarnição militar precisamente no tempo em que se intentou inutilmente sustentar todo o anno o comboio em questão.

Em Hespanha não ha commercio nem interesses industriaes que determinem grande movimento de passageiros, assim como só no verão se accentua o transporte d'essas miriades de banhistas aos pontos exigidos pela moda e em condições pouco favoraveis para as companhias de caminhos de ferro, que se vêem na necessidade de facultar bilhetes de favor até ao inconcebivel a individuos que, por serem os mais favorecidos em viajar por meio preço, pela quarta parte, ou só pelo imposto do thesouro, são os primeiros a protestar contra o menor transtorno que lhes occorra nas viagens: se o comboio se detém á entrada de uma estação para cumprir uma das disposições regulamentares que são garantia de segurança dos passageiros, se aquece um eixo do veículo e é preciso trasbordo, se se inutiliza uma máquina e até se o compartimento se enche completamente de passageiros, gritam e blasphemam, como se estivessem em perigo imminent.

A nação hespanhola não exige um serviço tão activo de comboios como o estrangeiro, onde, por ser a via estreita, e por conseguinte o material circulante mais economico, são menores as despezas de installação e exploração, com maior trafego, achando-se d'esta forma favorecidos os interesses d'aquellas empresas e permitindo-lhes estabelecer um serviço melhor do que aqui, que se tornaria contraproducente, inutil quasi sempre e oneroso ao ponto de arruinar as companhias de caminhos de ferro.

Estas contrariedades difficilmente se remediariam ainda no decorrer dos annos; em primeiro lugar, em virtude da largura da via normal, que torna tão elevadas as despezas de installação e exploração; depois, porque tendendo as linhas estratégicas a unir o centro aos extremos do paiz, nem sempre seguem os territórios de producção agricola e mineira, antes atravessam serras ou logares estereis, percorrendo vastas regiões em que os comboios não tomam nem deixam passageiros, nem mercadorias de qualquer especie.

A unica esperança reside na rede secundaria de caminhos de ferro de via estreita, e portanto economica a todos os respeitos, que é preciso construir, seguindo ferteis vales ou fontes de incontestavel riqueza mineral, e portanto pontos em condições favoraveis ao desenvolvimento da população; por exemplo, as boccas dos grandes rios, que entroncam com a antiga rede de caminhos de ferro, e á qual dará nova vida.

(1) Do nosso novo collega *Boletin de ferro-carriles*, que principiou a publicar-se em Madrid, transcrevemos o seguinte artigo, que tem para os nossos leitores o duplo interesse de ser escrito por pena perfeitamente conhecadora do assumpto, e da justificada critica que n'elle se faz poder ser perfeitamente applicável ao nosso paiz como á vizinha Hespanha. Por esta occasião fazemos ao novo collega os nossos mais cordeaes protestos de afectuosa camaradagem, desejando-lhe longa vida e prosperidades.

Para este sim é necessário que as cōrtes, as camaras de commercio, as ligas de contribuintes, as sociedades de amigos do paiz, e toda a imprensa, com rigorosa energia, evitem no assumpto a torpe intervenção de certos egoismos e puniveis arbitrariedades administrativas, por mais respeitaveis e poderosos que sejam os interesses que as movam.

G. GIRONI.

Notas de viagem

V

A Serra da Estrella

É em Gouveia que se deve organizar a caravana para a serra, e fallo já assim, porque o melhor meio de visitar aquellas paragens é em caravana.

Oito ou dez pessoas em cavallos, que se tomam mesmo no hotel, mais dois machos com colchões, mantas, archotes; uma trompa de caça, ou se houver um cornetim e quem bem o toque, melhor será; genios alegres entre os excursionistas; bons oculos, um mappa da commissão geodesica, finalmente todas as provisões de boca, incluindo vinho para tres dias, uma pequena pharmacia com os aprestos para accudir a qualquer traumatismo; eis o que é necessário, indispensavel, prevenir.

Porque, é bom que eu avise quem me lê e não conhece aquelles sitios: o viajante na Serra da Estrella acha-se privado absolutamente de todos os recursos. Se lhe faltar comida, se tiver a infelicidade de ferir-se, contundir-se, cair, não tem alimentos, auxilios medicos e pharmaceuticos, senão a cinco ou seis leguas de distancia. Apenas agua encontra n'aquellas inhospitas paragens, e essa mesma nem sempre boa e nem sempre perto.

A povoação mais proxima é Manteigas, que fica a uma hora do ponto chamado (e onde é) o Observatorio, de que adiante me occuparei; mas não só d'esse ponto aos sitios que constituem os principaes attractivos da serra — as lagoas, os cantaros, a pyramide geodesica — vão umas boas duas horas, como, mesmo em Manteigas, não se encontram alimentos de boa qualidade. Vinho detestavel, constituido por aguardente com agua, que produz irritação na garganta; peixe, nem sonha-lo; pão mau; queijo peior que o pão e o vinho; fructa não se encontra; uma gallinha obtem-se quasi por favor e 600 réis; uma lata de conserva é objecto que nem se conhece; charutos, os melhores, são de 20 réis; finalmente, oh! pasmo! manteiga existe só... no nome da terra.

Pequena villa de um caracter especial, triste pelas recordações da epidemia que ha poucos annos a devastou a ponto de reduzir a um terço os seus poucos habitantes, Manteigas vive alli abandonada no meio de um valle bonito, na verdade, banhada pelas aguas da garganta do Zezere, protegida das tempestades pelos dois montes que a apertam, o Covão do Cimeiro, ao norte, e a Argenteira, ao sul; finalmente, despresada até pelos governos no seu espirito concessionista, pelas ampliações de praso que vão consentindo ao empreiteiro da estrada de Manteigas à Cruz de Vasques Annes, que a deve ligar com o ramal da Serra e com a vizinha Gouveia, estrada que devia estar concluida em fins d'este anno, mas que não o estará por muito tempo, gracas ao favor com que teem sido desculpadas as morosidades do contractista na sua construcção.

Aqui junto, portanto, o meu requerimento ao de quantos teem que fazer aquella viagem, começando pelos que vão buscar n'aquelle ar vivificador da montanha a saude

que o microbio da tisica lhes devora, e não desprestando os muitos que desejam, como eu, conhecer o que é a Serra da Estrella, para que o sr. ministro das obras publicas, com a energia de que tem dado tão louvaveis provas, faça activar os trabalhos d'aquella estrada que é, inquestionavelmente, ao mesmo tempo que uma das mais necessarias, uma verdadeira obra humanitaria, visto facilitar o transporte a quem, pelo seu estado de doença, não pode, sem perigo imminente, sofrer os baldões a que hoje obrigam aquelles caminhos por sobre os montes.

Preparada, pois, a caravana, convém partir cedo, para, com mais descanso, alcançar o alto da serra.

Passadas as tortuosas e pessimamente empedradas ruas de Gouveia, entra-se na estrada real a que acima me refiro, e que vai rodeando extensos valles, em graciosas, apertadas e repetidas curvas, não só para evitar custosas pontes a que obrigaría um traçado mais directo, como para, por meio de um grande desenvolvimento, vencer a diferença do nível, que é enorme entre Gouveia e o observatorio.

Bonita, linda estrada, não ha duvida, de onde se disfruta n'um panorama suprehendente, uma grande extensão do valle do Mondego, do qual ora nos afastamos, ora nos aproximamos, taes são as voltas de noroeste para sudoeste e vice-versa a que o caminho nos obriga.

Tudo isto vai muito bem, atravessando-se pequenas pontes sem importancia, como a do Cachopo, a da ribeira da Brenha e as duas da Rainha, contemplando-se interessantes pontos de vista, como, ao passar a segunda curva, a Aldeia da Serra. O piso é bom; os cavallos, pachorrentos, fazem-nos desesperar de, nem á força de espóra, nem de chicote, nem de rogos, metterem durante um minuto a galope ou a simples trote.

Em breve, porém, teremos que lhes agradecer a parchorra, que nos garante a vida.

Na nossa frente eleva-se altaneiro, redondo, coberto de hervas secas, o Alfatema, com o qual temos que travar conhecimento.

Lendas da serra (não ha serra mais cheia de lendas do que a da Estrella, por isso terei que referir-me a elas muito de passagem) dizem que um castello coroava esta montanha, o qual fôra destruido por um bando de gafanhotos e formigas; outras contam que no alto, no *coruto do Alfatema*, existiu, no tempo dos mouros, um palacio encantado, construido n'uma noite por uma fada, madrinha de Fatima, princesa moura, filha do rei de Manteigas, o qual abandonou o seu estado para subtrahir aos christãos a sua riqueza e a sua filha, e cançados ambos ao alcançar o cume do monte, ali pereceriam, se a fada não lhes construisse o palacio, onde pernoitaram, e um suave caminho por onde desceram no dia seguinte, disfarcados em camponezes, de calcão e rabene, como os de Manteigas.

Ah! como o viajante de hoje, quando o almocreve que o guia deixa o caminho da estrada e começa a leval-o por um carreiro ingreme, estreito, perigosissimo, atravez do escarpado monte, quizera descobrir a senda que a fada construiu, enquanto o sr. ministro das obras publicas, com a vara magica das portarias, não faz activar a conclusão da estrada, que os levaria suavemente em redor da montanha até o observatorio!

A descripção que faremos do resto da viagem, até lá, dá bem a rasão da nossa insistencia n'este pedido:

Para alcançar o sitio do observatorio gasta-se, desde que deixamos a estrada, duas horas, subindo o Alfatema, para o descer de novo, ao encontro das nascentes do Mondego, e d'ahi de novo marinhar o monte das Salgadeiras.

O caminho é o que as patas dos cavalos dos almo-creves teem aberto na montanha, e como aquelles homens, acostumados ao sitio, andando facilmente por dia oito e até dez leguas, entendem todayia encurtar o percurso sempre que pôdem, não duvidam metter a alimaria pelos mais arriscados despenhadeiros onde só firmeza da pata do cavallo salva os pobres excursionistas de se fazerem pedaços pelo monte abaixo.

Pontos ha em que o carreiro é tão estreito que temos que encolher a perna direita contra o pescoco do cavallo, para que não toque no monte, enquanto que, do outro lado, da esquerda, não ha ver pollegada de terreno por onde vamos, só uma enorme encosta, quasi a pique, cuja altura não é inferior a 200 metros!

Congresso commercial de caminhos de ferro em Chicago

Durante a exposição do proximo anno na grandiosa cidade do Lago Michigan terá logar um congresso commercial de caminhos de ferro, que certamente se tornará de uma grande importancia especialmente no que se refere ás linhas d'aquelle continente, onde actualmente se acham em exploração mais de 171.000 milhas de linhas ferreas, representando um capital superior a 11.000 milhões de dollars, empregando 850.000 individuos.

O programma deste congresso, que o Comité de organisação nos enviou e a que por absoluta falta de espaço só hoje podemos dar publicidade, é o seguinte:

- a) Origem, desenvolvimento e actuaes condições do commercio ferro-viario nas diferentes partes do mundo.
- b) Influencia commercial dos caminhos de ferro sobre o establecimento e desenvolvimento de paizes novos.
- c) Resultados praticos do commercio ferro-viario para os productores, transportadores, e consumidores.
- d) Verdadeiros elementos do custo de um serviço seguro e conveniente.
- e) Efeitos praticos de livre concorrência na construcão e exploração de linhas ferreas.
- f) Protecção dos direitos e interesses publicos em relação com o commercio ferro-viario.
- g) Idem dos direitos e interesses privados, em relação com o commercio dos caminhos de ferro.
- h) Gréves de caminhos de ferro; o que se deve fazer no sentido de as prevenir e de as vigiar.
- i) Pessoal do caminho de ferro; o que se deve fazer para o proteger e melhorar a sua situação.
- j) Acidentes de caminhos de ferro; suas causas e meios praticos para os evitar.
- k) Resgates de caminhos de ferro; as lições praticas que elles ensinam.
- l) Regulamentos officiaes de transportes e seus resultados praticos.
- m) Trafego de mercadorias; contractos especiaes, limitações de responsabilidades de direito commun, armazens geraes de caminho de ferro; divisão proporcional do trafego (pools), etc.
- n) Bagagem; sistemas de registro e de entrega; reclamações por avarias, limitação de responsabilidade; restricções de quantidade, etc.
- o) Bilhetes de passageiros; defeitos dos sistemas em vigor; contractos e condições especiaes; prazos de validade; bilhetes circulatorios; tarifas de zonas, etc.
- p) Poderes policiaes do pessoal de trens, e os melhores meios para evitar fraudes contra o transportador e os prejuizos dos passageiros por accidentes, ou erros.
- q) Combinações entre os caminhos de ferro nacionaes e internacionaes; a sua praticabilidade; os melhores meios para os promover e a sua influencia sobre o commercio, a paz e a prosperidade do mundo.

A questão de construção, material e exploração ferro-viarias foi submettida ao congresso de engenharia onde será discutida. Julgou-se importante alliviar o congresso de commercio ferro-viario d'estes topicos, para que os immensos interesses publicos e particulares,

envolvidos na questão do commercio dos caminhos de ferro possa ser estudado com a devida attenção. O congresso começará em 19 de junho de 1893. As reuniões terão logar no World's Congress Art Palace, actualmente em via de construcção no parque da frente do lago, em Chicago, na qual haverá duas grandes salas de audiencia, cada uma com capacidade para 3:000 pessoas sentadas, e mais de 20 salas mais pequenas para sessões de secções. Estas salas serão postas gratuitamente à disposição dos varios congressos.

Cada congresso estará a cargo de um Comité local, de organisação, auxiliado por um conselho consultivo, escolhido entre todos os paizes participantes, e composto dos mais eminentes representantes dos interesses em discussão. A nomeação do conselho consultivo do congresso do commercio de caminhos de ferro será anunciado tão cedo quanto seja possível, assim como a lista dos commissarios dos diferentes paizes, os quaes poderão enviar ao Comité, o mais breve possível, as suas opiniões, sobre os themas que seria mais util considerar no congresso proposto, quaes as pessoas por quem esses themas mais vantajosamente seriam apresentados, e sobre os modos de proceder para que fiquem assegurados os mais satisfactorios e uteis resultados.

As communicações podem ser dirigidas ao presidente do Comité, World's Congress headquarters.

George R. Blanchard, presidente ou ao secretario, o nosso collega do *Railway Age* — Horace R. Hobart, — Chicago — U. S. A.

As descobertas de Colombo

Em resposta do que aqui dissémos no nosso penultimo numero sobre o interessante folheto de Mr. Germund de Lavigne, *Colombo et la Rabida*, diz-nos aquele nosso querido amigo o seguinte:

Paris 21 de outubro de 1892.

«Muito amavel a sua noticia, meu caro amigo. Retiro de boa vontade a expressão solicitado por Portugal, e logo que se proporcione occasião direi: recusado por Portugal e solicitado por outros, redobrou as suas offertas e as suas propostas junto de Hespanha, etc.

Conheço bem o pescador portuguez, é Affonso Sanches, de Cascaes, do qual o nosso amigo Ferdinand Denis fallou, e que, na hora da morte, mandou chamar Colombo e contou-lhe a sua aventureira.

Se Sanches tivesse sobrevivido, sou de parecer que o dever de Colombo era attribuir-lhe esta confirmação dos sonhos concomitantes do navegador hespanhol.

Morto Sanches, ficava Colombo herdeiro da revelação, e poderia não lhe dar publicidade.

O mundo em geral aproveitou com ella e em especial a America.

Julgo agora ter sido verídico nas conclusões que apresentei.

Não se tratava de offuscar a gloria de Christovam Colombo, o que seria de mau efeito, no meio d'estas festividades universaes.

Mas entendo dever reparar o que muitos historiadores tinham descurrido, isto é, insistir sobre o grande papel do infante d'Avis e dos seus capitães.

Possso assegurar-lhe, meu amigo, que me commovi tanto como qualquer portuguez, quando, tendo vindo de tarde do convento de S. Vicente à povoação, ou, para melhor dizer, à cabana da alfandega de Sagres, onde dormi n'um quartosinho muito aceiado, ao lado da taberna, com um dos meus guias deitado fóra, sobre uma caixa e atravessado na porta, poude, de manhã, descer até a pequena praia onde procurei os vestigios do que poderia ter sido o porto das caravelas do principe. Demorei-me n'este ponto meia hora, remontado mentalmente a uma epocha 436 annos anterior á minha, (de 1430 a 1886).

Quando depois tornei a subir para visitar o edificio da escola nautica, a capella e o semaphoro do cabo, o meu primeiro cuidado foi enviar a minha esposa um telegramma que foi recebido ao fim de tres horas com lagrimas d'emoção: «Estou no fim do mundo, em presença do Oceano». (Era no 1.^o de novembro de 1886,

tinha eu então 74 anos; hoje tenho os 80 completos). Abraça-o o seu dedicado

Germond de Lavigne».

Ha corações em que o tempo avigora o affecto, apesar da ausencia. E' d'esse estofo o d'este respeitável velho que estima Portugal, e nunca se esquece de pugnar pela nossa justiça.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de janeiro a abril

1891-92

VALORES EM MIL. RÉIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes e seus productos.....	1.074:641	575:505
Lã e pellos	822:892	498:609
Seda	319:399	299: 644
Algodão.....	1.433:449	765:613
Linho e seus congeneres	292:185	257:180
Madeira	336:288	411:936
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	1.699:783	1.243:192
Metaes	1.268:977	887:614
Substancias alimenticias.....	5.222:931	4.099:761
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	1.417:391	925:458
Diversas substancias e productos.....	465:849	361:866
Manufacturas diversas.....	1.409:560	514:014
Mercadorias livres de direitos	2.716:815	2.370:017
Taras	42:190	28:140
Somma	18.452:340	13.238:516
Ouro e prata em barra e em moeda	3.784:397	4.204:332
Total	22.233:737	14.442:848

Exportação nacional e nacionalizada

	1891	1892
Animaes e seus productos	93:591	102:029
Lã e pellos	89:520	92:620
Seda	5:517	3:588
Algodão.....	40:193	66:821
Linho e seus congeneres	9:351	9:164
Madeira.....	68:442	77:302
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc..	162:024	127:019
Metaes	91:081	78:225
Substancias alimenticias.....	5.541:213	7.819:191
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	65:546	63:651
Diversas substancias e productos.....	1.062:702	1.028:735
Manufacturas diversas.....	91:596	126:386
Mercadorias livres de direitos	935:859	1.403:689
Somma	8.256:635	11.008:420
Ouro e prata em barra e em moeda.....	8.504:722	5.951:718
Total	16.761:357	16.960:438

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação...	3.076:332	3.473:778
	Transito	4.168:087	1.501:866
	Somma	4.244:419	4.975:644
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação...	90:000	—
	Transito	450:000	692:083
	Somma	540:000	692:083
Total		4.784:419	5.667:727

A assembléa geral extraordinaria

DA

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

Ficaram assim redigidas e aprovadas as resoluções finaes da assembléa geral de 31 do passado, a que nos referimos no numero anterior:

A assembléa auctorisa o conselho de administração da Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes:

1.^o A crear nos termos d'esta auctorisação, as obrigações de

primeira hypotheca que forem necessarias até ao numero de 560:000 obrigações do capital nominal de 90\$000 réis cada uma ou 500 francos, do juro annual de 3 por cento, pagavel aos semestres com vencimento do 1.^o de janeiro de 1893, e amortisaveis por sorteios semestraes, pelo menos, dentro do periodo dos ultimos 50 annos da duração completa das concessões da Companhia, sendo essas obrigações destinadas:

a) até 50:000 a resgatar todos os encargos contrahidos pela Companhia e a modificar os contractos relativamente a linhas ferreas hespanholas, conservando, porém, a Companhia o direito de approvação das tarifas n'essas linhas, e uma parte efficaz na administração das mesmas linhas;

b) a resgatar a dvida fluctuante actual, não podendo esse resgate importar para a Companhia encargo de juro effectivo superior a 5 por cento ao anno;

c) a resgatar as actuaes obrigações em circulação, depois de consideradas todas no typo de 3 por cento, devendo ser entregues por cada 3 das assim consideradas i das novas de primeira hypotheca;

d) a levantar os fundos necessarios para a conclusão das obras da competencia da Companhia.

§ unico. Fica, porém, entendido que, em caso preciso e dada a circumstancia de que a reorganisação da Companhia dependa só do accordo com os portadores de obrigações de 4 1/2 por cento da 1.^a serie, o conselho de administração é auctorizado a dar por cada grupo de 3 das mesmas obrigações consideradas no typo de 3 por cento, 2 das obrigações de primeira hypotheca. E podera o conselho caucionar, nos termos legaes e com approvação do governo, e só a essas obrigações, as receitas liquidas da Beira Baixa e em especial a garantia do juro dado pelo Thesouro para essa linha.

2.^o A crear as obrigações de segunda hypotheca correspondentes ás obrigações actuaes consideradas no typo de 3 por cento de que trata a letra c do numero anterior, sendo essas obrigações do capital nominal de 90\$000 réis ou 500 francos cada uma e amortisadas por sorteios semestraes no mesmo periodo em que o forem as de primeira hypotheca, não podendo em caso algum ser-lhes abonado juro superior a 3 por cento ao anno. Estes novos titulos serão entregues aos portadores de todas as actuaes obrigações na razão de 1 por cada obrigaçao considerada no typo de 3 por cento, depois de reduzidas ao terço.

§ unico. Na hypothese do § unico da auctorisação do numero anterior, os portadores das obrigações da 1.^a serie de 4 1/2 % não receberão as obrigações da segunda hypotheca de que tracta este numero.

3.^o A entregar por cada grupo de 30 obrigações actuaes, também depois de consideradas todas no typo de 3 por cento, 1 accão complectamente liberada d'aquellas de que tracta o artigo 5.^o dos actuaes estatutos, e que se acham em carteira nos termos do mesmo artigo.

4.^o A dispender até a quantia 500.000 francos com as despezas necessarias de qualquer ordem, para a execução e bom exito das operações a que se referem estas auctorisações, isto além das despezas com a feitura e emissão dos novos titulos.

5.^o E para execução do que assim fica disposto a assembléa geral, e só com as limitações anteriormente mencionadas e nos termos dos estatutos, concede ao conselho de administração as mais amplas e absolutas auctorisações para a reorganisação da Companhia, podendo com este fim:

—fazer quaequer contractos;

—alienar, perpetua ou temporariamente, o direito de exploração de algumas das linhas de que é concessionaria a Companhia;

—formular e realizar quaequer accordos com as companhias Madrid-Caceres-Portugal, Oeste de Hespanha e Grande Central Hespanhol para a conclusão ou abandono de algumas d'essas linhas, e para a exploração de outras não pertencentes à Companhia, e podendo organizar uma empreza exploradora d'essas linhas, de forma que os encargos de todas essas transacções sejam inferiores e limitados em tempo, tudo para melhorar a situação dos obligatarios e accionistas da Companhia;

—vender ou escambiar quaequer propriedades immobiliarias da Companhia;

—realizar com o governo os accordos necessarios para quaequer modificações nos estatutos; emfim:

—praticar validamente todos os actos e operaçoes tendentes a reorganisação da sociedade, devendo, em todos esses actos que praticar, ter o voto affirmativo do conselho fiscal.

Ficaram, portanto, prejudicadas a 2.^a proposta do conselho de administração constante do relatorio de 3 de agosto do corrente anno, e a dos dez accionistas, apresentadas á discussão na dita sessão de 31 de outubro de 1892.

O nosso estimavel collega de Paris, *Revue Economique et Financière*, de que é redactor Mr. Kergal, administrador da companhia e presidente do Comité de obligatarios de Paris, fazendo-nos a honra de transcrever, como de costume, da nossa *Gazeta* a noti-

ticia da sessão da assembléa, dá a seguinte comparação entre o plano proposto pelos *Comités* e as bases aprovadas pelos accionistas em assembléa geral:

Deduzindo as da Beira Baixa, o numero de obrigações fica em cerca de 800:000.

No plano dos *comités*, 300:000 d'estas seriam trocadas por um numero igual de obrigações de juro fixo; 300:000 por obrigações de juro variavel, e as restantes, 200:000, por acções novas, a razão de uma acção por tres obrigações, o que correspondia á criação de 70:000 acções novas.

D'esta forma, o portador de 9 obrigações receberia: 3 obrigações de juro fixo, 3 de juro variavel e uma acção.

No sistema adoptado em 31 de outubro, encontra-se o mesmo numero de obrigações de prioridade e de juro variavel, mas em logar de 70:000 acções, não seriam dadas aos obrigatarios mais que 30:000.

Sobre o plano de reorganização, que acima publicamos, faz o nosso collega *O Economista*, com a competencia que lhe provém do facto do seu redactor principal ser o actual presidente do conselho de administração da companhia, os seguintes calculos:

O numero de obrigações de 3% correspondentes ás dos diversos typos actualmente existentes seria de 934:016. Por esse numero serão distribuidas as 30:000 acções em carteira, na razão de 1 acção por 30 obrigações.

Crear-se-hão 558:838 obrigações de 1.^a hypotheca de juro de 3%, sendo:

263:838 Para as actuaes obrigações afóra as da Beira Baixa.

95:000 Para as da Beira Baixa.

50:000 Para a regularização dos negocios hespanhóes.

150:000 Para o pagamento da dívida fluctuante e conclusão das obras.

Crear-se-hão mais 263:838 obrigações de 2.^a hypotheca, juro variavel, maximo 3%.

O encargo de juro das obrigações de 1.^a hypotheca será, a 15 francos..... 8.382:570

A receita actual da Companhia é de contos.. 1.749

Garantia da Beira Baixa..... 499

Contos..... 2:158

a 234 réis por fr. (30% premio)

Saldo..... 9.222:220

Se o agio descer a 20 por cento, os 2:158 contos representam 10 milhões de francos e o saldo seria de 1.617:430

Supponhâmos um melhoramento provável dos cambios, e que elles representem apenas um premio d'ouro de 10 por cento.

Receita actual a 108 réis por fr..... 10.848:500

Economicas a realizar..... 1.000:000

Augmento de receita em 2 annos..... 1.000:000

12.848:500

Obrigações 1.^a hypotheca..... 8.382:570

" 2.^a " 3.927:570

12.340:140

Saldo..... fr. 508:360

Isto é, n'un periodo não superior a 4 annos, as acções podem contar com dividendo.

Este dividendo seria de 5 francos por acção, supondo o maximo d'ellas 100:000, incluindo as 30:000 novas da proposta Closon.

Assembléa geral da Companhia Atravez d'Africa

Realisou-se no dia 10 do corrente a reunião d'esta assembléa, para apresentação do relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, respectivos á gerencia do anno economico, findo em 30 de junho ultimo.

A assembléa aprovou inteiramente as contas e o balanço, reelegendo por completo os membros dos conselhos, cujos mandatos terminaram em conformidade com os estatutos, e deu um voto de louvor ao conselho e especialmente ao seu presidente, o sr. Carlos Lopes. Breve começaremos a publicar este relatorio.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de novembro.

Não nos parece que esta quinzena possa considerar-se de bons auspícios para a situação económica e financeira do paiz, porque voltaram novamente as notícias pessimistas, causando, sobretudo, impressão as que foram lançadas em publico por entidade conhecida do assumpto e mais propensa a optimismos do que a pessimismos. As contas do tesouro, até 31 de outubro, accusam efectivamente um deficit de 7.862 contos, indicando todas as probabilidades que em 31 de dezembro tenha attingido a cifra de 15:000 contos.

A par d'isto, a emissão do Banco de Portugal vae attingindo enormes proporções, e a pouco trecho terá chegado ao limite que lhe foi marcado pelo contracto com o governo. Para obviar ás dificuldades resultantes d'esta situação, que não é para tranquillizar, parece que se trata d'uma remodelação completa d'este estabelecimento, tendo, porém, surgido dificuldades, que restam por vencer, porque, segundo consta, a directoria do Banco de Portugal não está concorde com a ideia de crear papel-moeda, que se diz faz parte do plano financeiro do sr. ministro da fazenda.

A situação da praça do Porto continua a ser muito melindrosa e difícil. A questão dos bancos está sem solução, e é impossivel que elles se possam manter por muito tempo mais, se se lhes não accorde por qualquer forma, ou se se não procurar acautellar e prevenir as causas de modo a evitar que o desastre tome as proporções de um *krach* geral.

As receitas aduaneiras continuam a diminuir, ascendendo a diminuição a 3:000 contos (1:994 rendimento geral, 1:036 cereaes) no prazo decorrido de janeiro a outubro ultimo. O governo nomeou uma commissão, que hoje ficou installada, para apreciar as reclamações que tem sido feitas contra a nova pauta e a que parece atribuir-se a diminuição das receitas nas alfandegas. Em tempo o governo nomeará outra commissão para estudar este assunto e dar parecer sobre as causas determinantes d'aquella diminuição, mas não consta que ella tenha já elaborado o seu relatorio, ou que mesmo se tenha reunido para semelhante fim.

As questões do Banco do Povo e do Banco Lusitano tiveram o seu desenlace legal no Tribunal do Commercio, deliberando os respectivos jurys homologar as concordatas por elles propostas aos seus credores, deliberação, porém, que não foi ainda confirmada por sentença, tendo-se suscitado, por parte do representante do ministerio publico junto d'aquelle tribunal, uma duvida sobre a legalidade da concordata, por ser de opinião que as sociedades anonymas não podem oferecer concordata, e sustentando esta doutrina em vista dos principios geraes do direito commercial. E' esperada com interesse a decisão do juiz presidente.

Está publicado o relatorio da administração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, que n'este jornal será reproduzido na integra. É um documento bem escripto e bem desenvolvido e documentado, mas não deixou de impressionar a praça a circunstancia de parecer que a companhia não poderá, em quanto as condições geraes financeiras se não modificarem, levar a construção além do kilometro 300, o que propôz ao governo. A suspensão dos trabalhos da construção d'este caminho de ferro e o adiamento indefinido do seu prolongamento até Malange, pareceremos grave para os interesses do governo e da província de Angola. O governo tem de estudar muito cautelosamente o assumpto e não nos parece difícil achar uma solução, que salve os interesses mais importantes que se acham ligados a este caminho de ferro, pois dentro do proprio contracto ha meio de realizar tudo, como em tempo demonstraremos.

O movimento do nosso mercado interno, na quinzena finda, não foi grande. As inscrições de (assentamento) regularam de 34,40 a 34,60, as de coupon de 34,80 a 35, a dívida externa (3 p. c.) de 31,60 a 31,90, as obrigações (4 p. c. com premio) a 15\$000 réis e 15\$100, de 4 p. c. (1890) e 33,30 e 33,40, de 4 1/2 p. c. (coupon) a 38,700 e 39,000 réis, obrigações predias (6 p. c. ass.) a 90,000 réis, 5 p. c. (ass.) a 86,000 réis. As acções dos bancos tiveram uma ligeira baixa, vendendo-se as do Banco de Portugal a 111,500 réis. Subiram as acções da Companhia de Tabacos de 47,000 a 49,000 réis. O cambio sobre Lisboa (*chêque*) tem regulado de 41 7/8 a 42 1/8, sobre Paris de 686 e 684 a 682 nos ultimos dias. O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres voltou a subir, tendo já atingido a 14. A taxa de desconto tem-se mantido:—sobre Londres 3 p. c. (bancario) 2 3/8 (particular), sobre Paris 2 1/2 e 2 1/4.

A ultima hora consta estar concluido o tratado de commercio entre a Hespanha e Portugal, em condições que se dizem favoráveis para os interesses industriaes e commerciales dos dois paizes. Em Portugal, por parte das classes industriaes, parece haver sérias apprehensões a este respeito.

J. F

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TÍTULOS	1892 — OUTUBRO — DIAS														
		1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	19.500	—	19.500	19.500	19.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Ascensores mechanicos . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp.ª Real Portugueza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Nacional . . .	—	18.000	—	18.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	50.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	83	81,25	80	80	82	—	—	—	—	—	80	—	—	—
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	—	47	—	45	—	—	—	46	45	—	45	—	—	—	—
	" Norte de Espanha . . .	—	158	154	153	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	—	172,50	173,75	172	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Andaluzes . . .	—	322,50	335	321,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG.	Comp. Real Portugueza . . .	—	112	111,50	111,50	111,50	111,50	111	109	109	107	106	105,70	—	—	—
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	—	—	—	—	140	140	144	142	142	142	140	141	—	—	—
	" Norte Espanha 1.ª hypotheca . . .	—	328	329	320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" C.ª da Beira Alta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . . .	" Atravez d'Africa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd . . .	" Atravez d'Africa . . .	—	43,25	43	—	43,06	43	—	—	—	43,25	44	44	—	—	—
Bruxellas . . .	" Atravez d'Africa . . .	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlim . . .	" Companhia Real 4 1/2 % . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1892			1891			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL	Antiga rede de nova não garantida.	22 28	Outubro	690	49.232:000	71:205	690	55.422:400	80:322	2.299.604:000	2.415.085:940	—	115.484:910
		29 4	Novemb.	»	54.395:000	78:833	»	54.547:000	79:053	2.353.996:000	2.469.632:940	—	115.636:910
	Nova rede garantida.	22 28	Outubro	334	5.458:000	15:443	334	5.950:000	17:814	227.309:000	203.384:000	23.925:000	—
		29 4	Novemb.	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste . . .	14 20	Outubro	475	16.526:660	34:792	475	17.016:400	36:034	588.000:845	603.451:485	—	15.150:640	
	21 27	»	»	14.368:010	30:248	»	14.677:420	30:899	602.368:855	617.828:605	—	15.459:750	
Minho e Douro . . .	—	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta . . .	10 16	Setemb.	253	7.048:436	27:740	253	7.221:699	28:544	190.922:499	225.024:665	—	34.102:166	
	17 23	»	»	6.694:561	26:460	»	7.044:252	27:842	197.617:061	232.068:917	—	34.451:857	
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	30 6	Outubro	105	1.561:395	14:870	105	1.521:189	14:487	49.452:510	50.815:449	—	1.362:639	
Guimarães . . .	26 1	Setemb.	34	1.649:470	47:631	34	1.383:460	32:473	43.146:259	42.514:187	632:072	—	
Norte de Espanha . . .	14 20	Outubro	2803 Ps.	1.626:846	Ps.	580	2803 Ps.	1.578:427	Ps.	563 Ps.	58.539:143	Ps.	162:916
	21 27	»	»	1.584:354	565	»	1.524:402	543	60.433:494	60.236:461	—	102:667	
Madrid — Zara-goa — Alicante . . .	15 21	»	2672	1.246:690	466	2672	1.250:251	467	42.632:576	44.510:037	—	1.857:461	
	22 28	»	»	1.444:483	428	»	1.433:806	424	43.797:059	45.643:813	—	1.846:784	
Andaluzes . . .	8 14	»	894	323:661	361	894	323:466	361	11.462:088	11.303:390	456:698	—	
	15 21	»	»	324:444	362	»	341:673	348	11.786:233	11.617:063	169:170	—	
Almansa-Valencia-Tarragona . . .	14 20	»	460	233:315	507	460	272:318	591	9.549:281	9.729:333	—	180:052	
	21 27	»	»	229:427	498	»	263:090	571	9.778:709	9.992:424	—	243:715	
Zafra a Huelva . . .	22 28	Outubro	180	52:863	293	180	54:086	300	2.207:699	1.988:745	248:984	—	
	29 4	Novemb.	»	56:145	311	»	52:004	288	2.263:844	2.040:718	223:426	—	

Linhas portuguezas

Lourenço Marques. — Já se acha concluída a resposta do governo portuguez sobre as reclamações inglezas e americanas a respeito d'esta linha, trabalho que foi confiado ao sr. dr. Pedro de Carvalho, e que d'elle se desempenhou brilhantemente.

E' um volumoso relatorio, que em breve será enviado aos arbitros suissos, e que, honrando o seu auctor,

honra o paiz, e defende os nossos direitos completamente.

Linha urbana do Porto. — Não houve concorrentes ao concurso, encerrado no dia 5, para a adjudicação das empreitadas de construcção do resto d'esta linha e da estação central, na Feira de S. Bento da Avé Maria. Será, por isso, aberta brevemente nova praça.

Fiscalisação do governo. — Está muito adiantada, ao que nos dizem, a reforma, que o sr. ministro das obras

publicas vae apresentar, da actual organisação dos serviços de fiscalisação do governo junto dos caminhos de ferro.

Pessoal da Companhia Real. — Foi nomeado adjunto á Direcção Geral o nosso bom amigo e distinto engenheiro sr. Manuel Francisco Vargas, que era chefe da exploração nas linhas do Sul e Sueste.

Beira Baixa. — Está já ha dias ligada por completo esta linha com a da Beira Alta, na Guarda, circulando já os comboios de serviço em todo o percurso d'este ponto á Covilhã.

Os temporaes, que ultimamente houve, atrasaram um pouco os trabalhos, tendo que reparar-se algumas avarias que elles causaram. Em todo o caso, a construcção ficará concluída, salvo novo incidente, até o fim do mez.

Torres Novas-Alcanena. — Finalmente, podemos anunciar a conclusão dos trabalhos d'esta linha, que se rá um facto ainda esta semana.

Mormugão. — O rendimento d'esta linha, na semana finda em 3 de outubro, foi de 2:445⁷600 réis, ou 6:164 rupias, menos 520⁷400 réis, ou 1:301 rupias, do que em igual periodo do anno anterior.

Linhos hespanholas

De Salamanca a Avila. — *La Voz de Peñaranda* diz que nada ha de novo acerca da continuação das obras da linha ferrea de Salamanca a Avila, cujos trabalhos estão quasi completamente paralisados, estando apenas actualmente em construcção o material para um viaducto n'um ponto proximo a Aldealengua, do que se pôde deprehender que a linha não estará aberta á exploração no prazo marcado pela prorrogação.

O que é fóra de duvida, acrescenta o collega, é que o tempo vae passando, e que os empreiteiros da estação d'esta cidade se queixam da demora do pagamento das suas empreitadas, e parecem dispostos a reclamar esse pagamento judicialmente, caso sejam inefficazes as bases extra-judiciaes e amigaveis em que assentou o contracto feito.

De Granada a Valencia. — Corre o boato de que uma sociedade estrangeira que tem interesses creados na região valenciana, em materia de caminhos de ferro, trata de adquirir a concessão da linha de Granada a Valencia.

A confirmar-se a noticia, este novo caminho de ferro seria o complemento do de Alcoy a Alberique.

De Linares a Almeria. — No dia 9 do corrente mez ficou perfurado o tunnel de Gañada n'este caminho de ferro, n'uma extensão de 320 metros.

Equalmente está já perfurado ontro de 100 metros, proximo de Santa-Fé, immediato á passagem do rio Andarax.

Ha actualmente empregados desde Almeria a Alcubillas 2:300 trabalhadores.

De Medina del Campo a Salamanca. — Pela companhia d'este caminho de ferro foi apresentada ao julgado de Salamanca a demanda promovida contra a deputação provincial, na qual a companhia exige 39.542,90 pesetas, resto da importancia dos terrenos expropriados dentro da província, com destino á mesma linha ferrea, e que a deputação se promptificara a satisfazer.

Representa a companhia o procurador D. Cipriano Duran e é seu advogado n'este litigio D. Juan Garcia Neto.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Foi submetido a uma commissão de inquerito, no ministerio das obras publicas, um projecto apresentado e elaborado por Mr. Noblemaire, para o alargamento da estação de Lyon, na linha de Paris-Lyon-Méditerrâneo.

Este projecto comprehende um conjunto de trabalhos cuja duracão sera de cinco annos, e importa n'uma despesa avaliada em 15 milhões.

Trata-se, em primeiro lugar, de levantar uma fachada monumental em frente da rua de Lyon e um grande edificio onde serão installados os serviços administrativos da companhia. Infelizmente, a configuração do terreno e as exigencias da sua adaptação não permitem que a projectada fachada tenha o seu eixo na rua de Lyon, o que, no ponto de vista decorativo, é deveras para la-

mentar. No seu conjunto, a architectura assemelhar-se-ha á da estação de Saint-Lazare, que foi avaliada, como se sabe, em 30 milhões, no orçamento da companhia d'Oeste. A grande diferença dos preços d'estas duas construcções, resulta do valor dos terrenos no centro de Paris e das expropriações que tiveram de fazer-se para a fundação da estação de Saint-Lazare, enquanto que a nova estação de Lyon não exige nenhuma.

O projecto foi concebido em harmonia com a desjuncção das linhas de arrabaldes e das grandes linhas. Actualmente, a estação de Lyon apenas possue cinco linhas no mesmo ponto de partida. O numero total das vias será elevado a doze, estabelecendo-se dois pontos de chegada, um para o arrabalde e outro para a provincia.

O caminho de ferro de Leste faz actualmente experiencias de iluminação nos comboios por electricidade, por meio de accumuladores, segundo o sistema Méritens.

Os apparelhos compõem-se de placas de zinco amalgamado e de Ichumbo platinado. As caixas compõem-se de dez elementos. A forma electromotora de cada apparelho é de nove volts. Colocam-se duas baterias de 133 kilogrammas sob cada carruagem, o que basta para assegurar oito lampadas de iluminação durante 48 horas, sendo a despesa de 75 centimos por lampada e por hora.

ALLEMANHA

Durante o decennio de 1881-90 deram-se nos caminhos de ferro do Estado Allemão 3:123 choques e 4:379 descarrilamentos, além de 25:616 accidentes de menor importancia, o que prefaz um total de 33:118. D'estes accidentes resultou a morte a 5:415 pessoas e ferimentos a 21.921. Houve, além d'isso, 187 suicídios e 17 tentativas não seguidas de morte. O numero de viajantes mortos ou feridos foi respectivamente de 378 a 1:523, contra 3:149 empregados mortos e 16:628 feridos.

ROUMANIA

O conselho de ministros acaba de aprovar definitivamente a adjudicação dos trabalhos do tunnel de Juravitzá, do caminho de ferro projectado entre Galatz e Bârladus na fronteira da Bessarabia, cuja concessão foi obtida por dois franceses, MM. Guérin e Pellerin. Vão, pois, começar desde já os trabalhos d'esta empresa.

TURQUIA

A companhia que está construindo o caminho de ferro Salónica-Monastir comunicou ao ministro das obras publicas, que a primeira secção da linha, i. e. a parte comprehendida entre Salónica e Vertocap, se acha concluída e poderá ser aberta ao trafego, em fins de outubro. Depois de aberta a secção, será abolido o serviço da mala posta entre aquelles dois pontos, e estabelecido um serviço semelhante entre Vertocap e Yenidje, Vardar, e Vodena.

CONGO

A Companhia dos caminhos de ferro do Congo acaba de fazer uma encomenda de 8:000 toneladas de carris de aço, ás officinas da Belgica e de Sheffield.

Mr. Charmanne, o engenheiro que elaborou as plantas do caminho de ferro do Congo, regressou ha pouco á Belgica. Affirma que os 25 kilometros da linha, situados nas altas regiões dos montes do districto inferior do Congo, estarão concluidos antes do fim do anno corrente, e que, estando concluida esta secção da linha, o restante se acabará com facilidade. Mr. Charmanne é tambem de opinião que a linha entre Matodi, no estuario do Rio Congo, a Rinschassa no Stanley Pool, estará concluída dentro de quatro annos. Uma casa ingleza obteve o contracto para o fornecimento de 3.000 toneladas de carris d'aço para este caminho de ferro.

Notas varias

Tracção electrica em Paris

A companhia geral dos omnibus vae fazer uma serie de experiencias de tracção electrica, com o auxilio de accumuladores d'um novo systema, em varias das suas linhas de *trammways*.

Se estas experiencias derem os bons resultados que se esperam, este modo de tracção será applicado á nova linha de Charenton á praça da Republica em poucos meses. O novo director da Companhia, o senador M. Boulanger, conta applicar o mais depressa

possivel a tracção mecanica a um certo numero de linhas, empregando machinas de ar comprimido. A construcção dos novos motores depende da auctorsiação ministerial para o emprego do ar comprimido.

A ponte sobre a Mancha

Teve lugar ha pouco uma reunião dos accionistas da companhia da ponte sobre a Mancha.

M. Stanhope, que presidia á reunião, lembrou que o anno passado tinha sido nomeada uma commissão para examinar com os srs. Schneider, Creusot, Hersent e Sir Benjamin Shaken, os primeiros projectos da ponte sobre a Mancha, afim de n'elles introduzir algumas modificações.

Este trabalho está terminado. O numero de tramos foi reduzido de 121 a 72, sendo os arcos aumentados de 400 a 500 metros.

As construcções dos pilares levaria quatro annos e a ponte completa estaria concluída em sete annos. O custo total não excederia 800 milhões de libras.

Os trabalhos preliminares estão acabados.

Trata-se agora de obter o direito da construcção da ponte.

Os liberaes vão voltar ao poder; ha razão para esperar, disse M. Stanhope, que o novo ministerio atenderá mais aos desejos da opinião e ao interesse geral da Inglaterra e da Europa sobre este ponto.

Invento originalissimo

Um americano acaba de inventar um novo genero de annuncio o mais original possivel. Consiste elle em umas botas de imprimir, tendo as solas gravadas como qualquer carimbo e sendo humedecidas por meio de valvulas e depositos de tinta de diversas cores, deixando impressos no solo, annuncios varios, taes como de fabricas importantes, depositos e venda de chocolate, café, etc., a cada passo que dá o individuo calcado com ellas.

Se se puser n'uma bota tinta roxa e n'outra verde, o efecto que o annuncio produz é tão raro, que chama forçosamente a attenção.

Para a propaganda eleitoral em que na America se empregam todos os meios, será esta invenção de grande utilidade, pois bastará citar, engrandecendo-o ou depreciando-o, o nome de qualquer candidato, para que o publico, lendo-o, conserve uma boa ou má impressão acerca d'esse candidato.

Por cá é costume dizer-se que os candidatos em vespertas de eleições lambem as *solas das botas* dos seus eleitores. Se esta ideia vem para Portugal, vel-los-hemos a devorar as solas dos principaes influentes para lhes arrancar o carimbo.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

(Continuação)

Excluindo a linha urbana e o ramal de Cascaes, que não entraram na conta geral da exploração em 1890, a diferença da receita do trafego em 1891 nas demais linhas, sem contar os transportes de serviço da Companhia nem a garantia do governo, é

em relação a 1889..... 315:560\$342
" " " 1890..... 30:011\$957

Para mais facilmente se apreciar o movimento dos ultimos tres annos nas linhas de Leste e Norte, e ramaes de Caceres, Coimbra e Santa Apolónia, e nas linhas de Cintra-Torres, Torres-Figueira e Alfarelos reunimos no seguinte quadro as diferenças que houve para mais ou para menos em relação aos exercícios anteriores nos elementos de trafego, com exclusão dos transportes de serviço e garantias de juro.

	1889	1890	1891
Passageiros	+ 104.208\$120	- 22.132\$647	+ 20.681\$502
Grande velocidade	- 3.156\$585	+ 13.151\$991	+ 2.878\$477
Pequena velocida- de	+ 114.617\$235	- 276.571\$729	- 53.568\$656
Total.....	+ 215.668\$770	- 285.552\$385	- 30.008\$677

O anno de 1889 foi excepcionalmente favoravel, como sucede em quasi todas as linhas do continente, e por isso facilmente se explica a diminuição que houve no anno immediato, em que a cholera interrompeu a circulação regular dos comboios internacionaes.

Em 1891 houve um aumento sensivel no serviço de passageiros, não obstante a crise económica e financeira que atravessa o paiz, a qual se manifesta pela diminuição considerável nas receitas das alfandegas e de outros rendimentos publicos.

No ramal de Cascaes, em que predomina quasi exclusivamente o serviço de passageiros, houve um aumento considerável sobre a receita do anno de 1890 em que esse ramal foi provisoriamente explorado pela conta de construcção. Assim:

	1.º	2.º	3.º	Total
O numero de' passageiros foi em 1891.....	30:928	190:990	273:434	495:352
O numero de passageiros foi em 1890.....	14:339	285:564	315:689	615:592
A receita do trafego n'este ramal foi em 1891.....	79:738\$489			
1890.....	59:019\$093			
Diferença.....				20:719\$396

As despesas da exploração no mesmo ramal, em 1890, foram 62:301\$678 do que resultou um *deficit* de..... 3:261\$068
Em 1891, porém, havendo um excesso de receitas de 2:446\$011

Temos um melhoramento de..... 5:707\$079

Contribuiu para este melhor resultado o aumento que se realizou no preço dos bilhetes de passageiros, excessivamente reduzido pela tarifa especial provisoria, publicada quando se abriu a linha à exploração, e à ligação de alguns comboios com a estação central de Rocio.

A ligação dos comboios na estação central trará maior aumento de recursos, porque se facilita assim o transito entre as diferentes linhas que tem por terminus Lisboa. Além disso esta estação é mais proxima do centro commercial, reduzindo-se, portanto, o preço de transporte da estação para o lugar de destino, com beneficio do commercio.

Teve em 1891 consideravel diminuição o trafego, que indubitablemente proveiu da crise económica e financeira que mais directamente se faz sentir no transporte de mercadorias, pela redução do consumo e das transacções commerciaes.

No anno de 1889, como se vê do mappa acima transcripto, houve o aumento de 114:617\$235 réis sobre o anno anterior no producto d'estes transportes; mas no anno immediato a diminuição foi tão considerável que atingiu a quantia de 276:657\$729 réis que na maxima parte se deve attribuir á publicação da tarifa especial de pequena velocidade n.º 1 de 1 de outubro de 1889, em virtude da qual se estabeleceram em todas as direcções preços muito reduzidos para todos os generos, mesmo para distancias pequenas de transporte e volumes de pouco peso.

Para obviar a estes prejuízos foram propostas em 13 de julho do anno passado importantes modificações a essa tarifa, mas só em 14 de maio d'este anno foram aceites pelo governo algumas das alterações propostas, e com restricções que tendem a anular o nosso direito de estabelecer as tarifas especiais nas linhas de Norte e Leste e seus ramaes, direito fundado na letra expressa do contracto de concessão.

Representámos contra esta decisão, e temos confiança de que as nossas reclamações serão attendidas. Forçoso é, porém, reconhecer que uma grande parte dos maus resultados da exploração nos dois ultimos exercícios, provém da conservação da tarifa es-

pecial n.º 1 de pequena velocidade, porque d'ella resultou diminuição de receitas, sem a compensação que se esperava no aumento da tonellagem das mercadorias transportadas.

No seguinte quadro reunimos, em relação aos tres ultimos annos, os elementos necessarios para se apreciar esta importante questão:

Annos	Peso das mercadorias transportadas em pequena velocidade para o publico	Producto			Percorso medio	
		Total	Medio			
			Por uma tonelada	Por tonel e kilom.		
1889	597.705,3 T	1.576.355 \$505	2,770	21,13 RS.	131	
1890	575.168,6	1.286.711 \$256	2,237	15,15	149	
1891	544.679,7	1.218.292 \$897	2,236	15,53	143	

O producto do movimento internacional teve as seguintes alterações em 1891 em comparação do anno anterior.

Houve no total um aumento de 21.076 passageiros, sendo 13.746 pela fronteira de Badajoz e 8.230 pela de Valencia d'Alcantara.

O numero de passageiros por aquella fronteira foi de 27.463, enquanto que pela de Valencia d'Alcantara attingiu sómente a 21.091, não obstante mantermos um serviço de comboios diarios bastante rápidos entre Lisboa e Madrid e o «sud-express» tres vezes por semana.

Houve diminuição de 89T de grande velocidade pela fronteira de Badajoz, e aumento de 883T pela de Valencia d'Alcantara, o que se explica pelas restrições resultantes das providencias sanitarias de 1890.

Houve diminuição de 9151T e de 7476T de mercadorias respectivamente por ambas as fronteiras.

E a consequencia evidente da falta de tratado de commercio e quiçá da elevação dos direitos de alfandega.

Em mappa annexo a este relatorio damos, em relação a cada uma das fronteiras, a importancia d'este movimento nos ultimos dois annos, como consta dos relatorios dos annos anteriores.

Alem d'isto reunimos n'un mappa unico os principaes dados estatisticos respectivos a este serviço desde 1882.

D'elle resulta:

1.º Que o movimento internacional deu o maximo producto em 1882, tendo successivamente baixado com diferentes alternativas. O minimo foi em 1885, e o producto é actualmente pouco superior a esse minimo.

2.º Que o serviço de passageiros foi o maximo em 1883, igualmente pelas duas fronteiras, sendo maior pela de Valencia d'Alcantara, mas posteriormente, com excepção unica de 1889, anno da Exposição de Paris, o numero de passageiros pela fronteira de Badajoz tem sido superior, embora o producto seja inferior, por ser menor o percurso nas nossas linhas.

3.º que em relação ás mercadorias em pequena velocidade, é pela fronteira de Valencia d'Alcantara que se dá a maior redução de transporte, tanto em peso como em producto, pois que aquele de 95.003T passou a 32.825T e o producto de 230.922 \$800 réis baixou a 74.419 \$900 réis.

Estes resultados demonstram bem claramente a necessidade de um tratado de commercio com a Hespanha, que permitta a troca de productos entre os dois paizes.

Vê-se igualmente que diminui o transito pelas nossas linhas das mercadorias exportadas de Hespanha, o que principalmente se pôde attribuir a providencias postas em prática por algumas repartições aduaneiras dos dois paizes, sem vantagem do fisco, antes com prejuizo publico.

As despesas da exploração, de todas as linhas, incluindo o ramal de Cascaes e da linha Urbana, que não figuraram na conta geral da exploração no anno anterior, elevaram-se no anno de 1891 á somma de.......	1.543.941 \$179
Em 1890 tinham sido de.....	1.398.008 \$482
Diferença a mais.....	145.932 \$697

A despesa na linha Urbana e ramal de Cascaes foi em 1891 de	107.080 \$291
O aumento nas outras linhas foi, pois, de	38.852 \$406

Norte e Leste.....	+	11.132 \$034
Ramal de Cascaes.....	+	12.974 \$310
" " Coimbra.....	+	33 \$273
Lisboa-Cintra-Torres.....	+	12.465 \$344
Torres-Figueira-Alfarelhos	-	120 \$550
Ramal de Benfica a Santa Apolonia.....	+	2.367 \$995

Este augmento explica-se em grande parte pela elevação considerável de custo dos objectos que adquirimos no estrangeiro, em consequencia da diferença de cambio. No preço do carvão fornecido à tracção houve por esse motivo um augmento de despesa de 13.295 \$043 réis, além do que se despendeu a mais, pela mesma razão, em todos os outros materiaes empregados tanto na tracção como nos demais serviços.

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Serviço do trafego

1.º Desde 5 de novembro do anno corrente serão aceitas nas estações de Porto Principal e Porto A expedícões de mercadorias em pequena velocidade e por wagon completo, com destino a qualquer ponto da linha do Douro comprehendido entre as estações da Regoa e Pocinho.

Estas expedícões serão efectuadas unicamente em porte pago e taxadas pelas tarifas geraes ou especiaes que lhes sejam applicaveis como se fossem consignadas á estação situada além do ponto de destino, sendo a carga facultativa para os expedidores e a descarga obrigatoria para os consignatarios.

A nota de expedição deve declarar o ponto exacto da linha aonde se destinam as remessas, e bem assim as estações entre as quaes fica comprehendida.

Os prazos para a entrega d'estas remessas serão os das tarifas geraes ou especiaes applicaveis, podendo comtudo ser ampliado até mais 48 horas quando o serviço o exigir.

Os consignatarios serão avisados pelo serviço do movimento d'estas linhas do dia em que devem apresentar pessoal para a descarga nos locaes de entrega.

2.º Reciprocamente, e desde a mesma data, receber-se-hão em qualquer ponto da linha do Douro e entre os limites acima designados, remessas com destino ás estações de Porto Principal e Porto A ou a qualquer estação das linhas da Companhia Real e da Beira Alta.

Estas expedícões serão efectuadas unicamente em porte a cobrar e pelas tarifas geraes ou especiaes que lhes sejam applicaveis como se procedessem da estação anterior ao ponto de carregamento, devendo a carga ser feita por pessoal do expedidor e a descarga á vontade do consignatario, por pessoal seu ou das administrações do caminho de ferro.

As notas de expedição devem designar o local exacto da origem das remessas, como mais convenha ao expedidor, e deverão conter a declaração expressa do dia em que o carregamento deve ser efectuado.

Os expedidores serão prevenidos pelo serviço do movimento das horas a que deve executar-se o mesmo carregamento.

Os prazos de entrega das remessas despachadas n'estas condições serão os das tarifas geraes ou especiaes que lhes forem applicaveis, podendo estes prazos serem ampliados até mais 48 horas quando as necessidades do serviço assim o exigam.

3.º As remessas procedentes das linhas da Companhia Real e da Beira Alta, com destino a qualquer das estações desde Regoa até Pocinho, poderão tambem gozar das vantagens d'esta concessão, mediante aviso previo na estação de Porto Principal.

Os transportes a que se refere este aviso serão efectuados no sentido ascendente ás segundas, quartas e sextas feiras; e no sentido descendente ás terças, quintas e sabbados.

Ficam desde a data acima referida expressamente prohibidos os transportes de mercadorias a qualquer ponto da linha fóra das estações, sempre que as expedícões não sejam efectuadas nas condições d'este aviso.

Porto, 28 de outubro de 1892.

O engenheiro-director,
(a) Augusto Cesar Justino Teixeira.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festejos em Lisboa por occasião do regresso de Suas Magestades

Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, validos para ida — nos comboios ordinarios do dia 17, volta nos comboios da noite de 18 e qualquer dos do dia 19.

Das estações do Porto a Estarreja para Lisboa e volta 2.ª classe 5 \$900, 3.ª 4 \$200. De Aveiro a Souzelas, 4 \$800 e 3 \$400. De Coimbra e Figueira, 4 \$200 e 3 \$400 réis.

Para os preços das demais estações vejam-se os cartazes.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra de materiaes

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe propostas até á uma hora da tarde dos dias abaixo indicados para o fornecimento dos materiaes como segue:

Recepção das propostas até 24 do corrente:

- Lote n.º 1—Panno crú, belbutina e pastas d'algodão.
- Lote n.º 2—Oleado, crina vegetal e precinta.
- Lote n.º 3—Paus de castanho.
- Lote n.º 4—Couros.
- Lote n.º 5—Espanadores, camurças e esponjas.
- Lote n.º 6—Campanulas de louça, vasos porosos e fios.
- Lote n.º 7—Tubos de cobre.

Praso maximo do fornecimento oito dias.

Recepção das propostas até 25 do corrente:

- Lote n.º 8—Artigos de folha.
- Lote n.º 9—Baguette para molduras.
- Lote n.º 10—Chapa de borracha.
- Lote n.º 11—Telha e tijolo.
- Lote n.º 12—Alcatrão vegetal.

Lote n.º 13—Vidros em chapa e tubos para niveis.

Praso maximo de fornecimento oito dias.

Recepção das propostas até 26 do corrente:

- Lote n.º 14—Brochas, pinceis e escovas.
- Lote n.º 15—Ferro diverso, aço e estanho.
- Lote n.º 16—Drogas, tintas e vernizes.
- Lote n.º 17—Ferragens diversas.

Lote n.º 18—Chumacos para lubrificação d'eixos.

Lote n.º 19—Apparelhos para levantar e curvar carris.

Praso maximo do fornecimento 15 dias, à excepção dos lotes n.ºs 17 a 19, cujos prazos minimos serão indicados pelos concorrentes.

1.—O detalhe dos materiaes, as amostras e os desenhos estão patentes na Repartição Central dos Armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

2.—Os concorrentes deverão fazer um deposito provisorio de 10.000 réis na caixa da Companhia, para cada um dos lotes que se proponham fornecer.

3.—As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote, todavia cada proposta não deverá referir-se a mais de um lote.

4.—A companhia reserva-se o direito de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario se isto lhe convier.

5.—As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobreescrito: Fornecimento do lote n.º... (indicar o numero do lote a que a mesma proposta se referir) serão dirigidas á direcção geral da Companhia, no edificio da estação central do Rocio.

6.—Os depositos definitivos de 5% da importancia da adjudicação de cada lote serão feitos antes da assignatura dos contractos, levando-se em conta a importancia do deposito provisorio.

7.—Os materiaes devem ser entregues por conta dos adjudicatarios nos armazens geraes da Companhia em Santa Apolonia.

8.—Na falta de entrega dos materiaes nos prazos e condições indicadas o adjudicatario perderá o direito ao deposito.

9.—Os pagamentos terão lugar na caixa da Companhia trinta dias depois da entrega do material.

10.—A Companhia reserva-se o direito de não aceitar as propostas que não lhe convierem.

Lisboa 9 de novembro de 1892.

O director geral da Companhia
Manoel Affonso d'Espregueira

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 21 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 6:000 archotes de esparto, e ás 2 horas serão tambem recebidas propostas para o fornecimento de 16:000 louzas para cobertura das estações. O fornecimento será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde. Para ser admittido á licitação dos archotes é indispensavel que na referida secretaria seja apresentado um archote como amostra. Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 9.000 réis para o 1.º e 9.400 réis para o 2.º no cofre

d'estes caminhos de ferro e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento para poderem ser admittidos á licitação. As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assinado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 4 do corrente mez, 6:000 archotes como a amostra apresentada antes do concurso pelo preço de... ou 16:000 louzas, etc., etc.) (Data e assignatura do proponente.) Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio será nulla e de nenhum effeito.

Porto, 4 de novembro de 1892.—O chefe do serviço, Augusto P. L. Pitta de Ortigueira Negrão.

32 No dia 9 do mez de dezembro, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas, em carta fechada, para o fornecimento de duzentas toneladas de creosote, sendo a base da licitação 22.500 réis por tonelada, que sera feito segundo as condições para elle estabelecidas, e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Para ser admittido á licitação é indispensavel que os concorrentes apresentem na referida secretaria, com dez dias de antecipação, uma amostra (1 kilogramma) do creosote a fornecer.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 110.000 réis na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem efectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«O abaixo assinado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 5 de novembro ultimo, duzentas toneladas de creosote, igual á amostra apresentada antes do concurso, pelo preço de ... réis cada uma tonelada metrica.

«Data e assignatura do proponente.»

Toda a proposta que não estiver conforme o presente annuncio será nulla e de nenhum effeito.

Porto, 5 de novembro de 1892.—O engenheiro director, Augusto Cesar Justino Teixeira.

No dia 30 do mez de novembro, á 1 hora da tarde, no governo civil do distrito do Porto, e em presença do ex.^{mo} governador civil, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 5.000 toneladas de carvão de pedra proprio para machinas locomotivas, que sera feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes dos referidos caminhos de ferro, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 3 da tarde. Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 750.000 réis na Caixa Geral de Depositos ou na sua delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem efectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação. As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assinado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 26 do mez de outubro, 5.000 toneladas de carvão de pedra proprio para machinas locomotivas, pelo preço de ... cada uma tonelada.» Data e assignatura do proponente. Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, sera nulla e de nenhum effeito.

Porto, 26 de outubro de 1892.—O engenheiro director, Augusto Cesar Justino Teixeira.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommendées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.

Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Santarem.—José F. Canha.

Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.

Porto.—Augusto Lavarré—rua de S. Francisco.

Porto.—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.

Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — casa de comissões.
Valencia d'Alcantara. — D. Laureano Fernandez. — Agente commercial e aduaneiro.
Madrid. — Cesar Féreal — Echegaray, 15 pral.
Londres. — Fernando Demolder — 21 Gt St. Helens.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.

Bruxellas. — P. Willemin — Avenue Louise, 217.
Hambourg. — Augusto Blumenthal.
Praga, (Bohemia) — Arthur Gobiet — Karolinenthal.

Typographia do *Commercio de Portugal* — 35, Rua Ivens, 41.
 Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

N.B. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

LISBOA **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre. — Propri. Victor Sassetti.

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Fiôres, 71 — 1.st class English family hotel. — Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

LISBOA **Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1.000 réis por dia.

LISBOA **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministeres, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para famílias — Diaria 1.200 a 4.500 réis.

LISBOA **Hotel Atlântico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.000 à 2.500 par jour.

LISBOA **Grande Hotel Continental** — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.st cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19. — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.000 réis em deante.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frontes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA **Grand hotel de l'Europe.** — Maison française de 1.^{er} ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1.000 a 2.000 réis por pessoa.

LISBOA **Meubles d'art et antiquités ameublements de style** — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Propri. Augusto José Barreira.

CASCAES **Hotel Central.** — De 1^{er} ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel do Globo.** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA **Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA **Hotel Nunes.** — Espelhados panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.600 a 2.000. — Prop. João Nunes.

CALDAS DA RAINHA **Hotel Central.** — Largo das Gralhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

CALDAS DA RAINHA **Hotel Aliança.** — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1.000 a 1.500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de bilhar, gymnasio, jardins — a 20 minutos da Figueira da Foz.

FIGUEIRA DA FOZ **Casino do Mondego** — da praia da Figueira da Foz, abriu no mez de julho.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro** — No centro da cida de. O maior aceio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

LUSO-BUSSACO **Hotel Lusitano.** — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1.200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO **Hotel Serra.** — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim, Preços 900 e 1.000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand hotel Club.** — Magnificas accomodações, asseio inexcédivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Čella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

PORTO **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Saões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.st ordem. — Prop. Adriano & François.

PORTO **GRANDE HOTEL DE PARIS.** — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrère, proprietaire.

PORTO **Hotel Bragança.** — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1.200 a 1.500 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétoion.

PORTO **Grande hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO **Hotel Continental.** — R. Entreparedes (Fronte à Batalha). Serviço de 1.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhos.

PORTO **Grande Hotel Portuense.** — Batalha, 122. Serviço de 1.st ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

CALDELHAS **Grande Hotel da Bella Vista** — De 1.st ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horizontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

VIZEU **Hotel Mabilia.** — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de mesa, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com aceio e limpesa. Preços commodos.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.000 réis por dia.

VALENÇA **Hotel Rio Minho** — Junto à estação. Serviço esmerado. Prop. Jose João de Souza.

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situaçā em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.200 a 1.600 por dia. Prop. João José de Souza.

VILLA VIÇOSA **Hotel Villa Viçosa.** — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'um dos mais bonitos sitios da villa. Comodidades, aceio e bom tratamento; preços rasoaveis. Prop. Menezes & Irmão.

GOUVEIA **Hotel Hortas.** — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

A FUNDIÇÃO DO OURO

O Ex.^{mo} Sr. Engenheiro — Alfredo de Moraes de Carvalho, na sua memoria. — Os combustiveis fosseis em Portugal, a folhas 24, disse:

Referimo-nos á Fabrica de Ceramica dos srs. Almeida Costa & C.^a, nas Devezas. — A sua principal machina de vapor, da força de 70 cavallos, d'alta e baixa pressão, com expansão e condensação representa, pela regularidade do seu funcionamento um notavel progresso da nossa industria metallurgica, e faz honra à officina que a construiu.

Pertence essa honra à **Fabrica de Fundição do Ouro** que foi a constructora d'essa importante máquina e respectiva caldeira. Tambem foi construida n'esta **Fundição do Ouro** em fins de 1891 a excellente caldeira de vapor, da força util de 50 cavallos que se acha a funcionar na fabrica de Tecidos do Ill.^{mo} Sr. José Marianni, às Devezas. A **Fundição do Ouro** já n'este anno construiu e vendeu 8 máquinas de vapor, sendo 2 sem caldeira e 6 com caldeira, e d'estas foram 4 para a nossa Africa Occidental, alem de mais 1 caldeira sem máquina, da força de 12 cavallos. Eleva-se a 84 o numero das máquinas e caldeiras de vapor que esta fabrica tem construido até hoje, o que prova incontestavelmente o seu merecimento, pela preferencia que os compradores lhe estão dando.

N'esta fabrica ha sempre 3 e 4 máquinas de valor em construccion, e em todas as obras mechanicas, com o auxilio das novas máquinas montadas este anno, os seus trabalhos rivalisam com os das melhores fabricas estrangeiras. A fabrica está franca a todos os visitantes que a desejem conhecer. O director gerente, Luiz Ferreira de Souza Cruz.

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Máquinas a vapor, transmissões, rodas hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA
L. do Calvário, 22, 2.^o

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

FABRICA

DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascaão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depósitos: em Lisboa
R. da Magdalena, 17, 1.^o no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de máquina, carda ingloza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boîtes e frascos em todas as cores e tamanhos.

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIEINE

Director technico: E. ESTACIO

Fabrica a vapor de productos chimicos e pharmaceuticos

CAMPO PEQUENO

Escriptorio — Praça de D. Pedro, 59, 1.^o

Pharmacia " " " 60 a 63

Depósito rua do Príncipe

LISBOA

Esta companhia é a UNICA no paiz que fabrica em grande escala, e por processos, máquinas e apparelhos os mais modernos e aperfeiçoados, grande numero de preparações e especialidades chimico-pharmaceuticas, em perfeição d'acabamento igual ou superior ás similares d'origem estrangeira, sendo, porém, as de seu fabrico, garantidas pela companhia, nos seus componentes, tanto em quantidades, como em qualidades, e por preços EXCESSIVAMENTE MENORES.

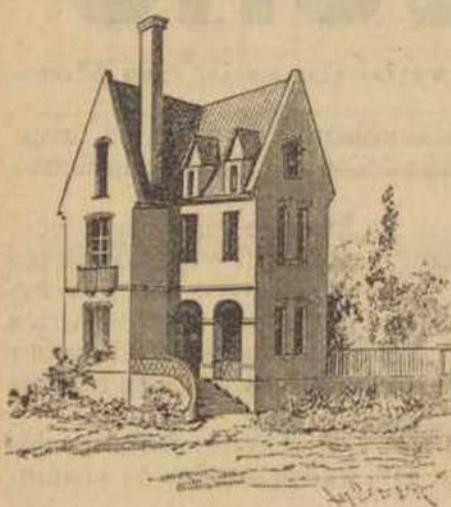
Além d'isso a companhia negoceia em todos os artigos que interessam ás classes de medicina, cirurgia, pharmacia e chimica, sendo pela sua dupla qualidade de fabricante e comerciante em grande escala, a casa fornecedora mais conveniente e completa, de pharmacias, hospitaes, laboratorios chimicos, etc., etc.

Fornecem-se catalogos e informações a quem as requisite

CONSTRUÇÕES EM TODO O GÉNERO

Escriptorio: Rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

LISBOA



Encarrega-se de todo o género de construções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

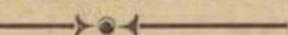
Rua de José Estevão, 11, 1.º

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE



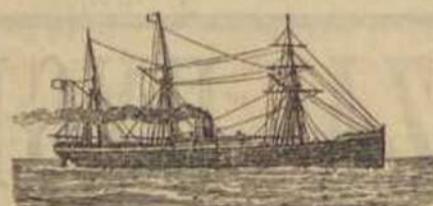
Material para caminhos de ferro, linhas americanas, rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES—Belgica

MALA REAL PORTUGUEZA

Companhia de navegação a vapor para o Ultramar por contrato com o governo de Sua Magestade



Carreira para a África Oriental

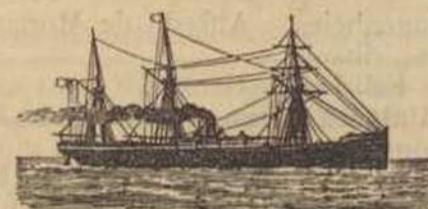
(Via Suez)

O paquete português MOCAMBIQUE sairá no dia 16 de novembro, às 3 horas da tarde para

Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane e mais portos da costa (fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zamzibar).

As encomendas recebem-se até aquelle mesmo dia, inclusivé, na praça do Municipio n.º 6. — Sobre carga e passageiros prestam-se todas as informações no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.º andar.

LA VELOCE



NAVIGAZIONE ITALIANA A VAPORE

Para o Rio de Janeiro (em direitura) Montevideo e Buenos-Ayres

Sahirá a 22 de novembro o paquete italiano Vittoria.

Admitte passageiros de 1.ª 2.ª e 3.ª classe para todos os portos acima, e carga sómente para Montevideo e Buenos-Ayres.

Genova, em direitura sahirá no dia 29 de novembro o paquete italiano NORD'AMERICA. Admitte passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe para Genova, e carga para o referido porto e para Livorno, Nápoles, Bari Palermo, Messina, Veneza, Trieste, Constantinopla, Smyrna, Odessa, Pireo e Salamanca.

Todos estes paquetes tem camarotes de luxo especiaes para quem os encommendar com antecedência, na agencia, e magnificas accomodações para os passageiros de diversas classes.

Nos preços de passagens de todas as classes comprehende-se vinho de pasto, comida, cama, roupa, propinas a creados, etc Trata-se com:

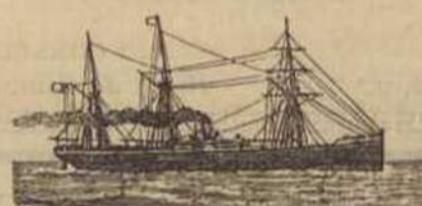
Os agentes

José Antunes dos Santos & C.º

4, Praça dos Romulares.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 21 de novembro o paquete «CLYDE» para:

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «TAMAR» esperado em 10 de novembro.

As recomendações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.º—R. dos Capelistas, 31, I.º

No Porto:—W. C. TAIT & C.º—Rua dos Ingleses, 23, I.º